Temas do Teatro do Mundo

Guarino Alves de Oliveira

a) O naufrágio do "Principessa Mafalda"

As tragédias marítimas de amplitude mundial amiudaram-se em nosso século apesar do progresso da técnica naval. Sinistros funestos para os armadores e de terror para as equipagens e os passageiros indefensos. Considere-se em primeiro lugar o navio **REPUBLIC**. Tendo este deixado o porto de Nova York chocou-se no amanhecer de 23 de janeiro de 1909 com o vapor **FLORIDA**. Graças ao telégrafo sem fio, recentemente inventado, salvaram-se duas mil pessoas. Dessarte, Jack Binn, telegrafista do **REPUBLIC**, primeiro a utilizar o **S.O.S.** na história da navegação – Salvai nossas almas (**Save our Souls**) entrava para a galeria dos heróis.

Em 14 de abril de 1912 o transatlântico britânico **TITANIC** de viagem inaugural chocou-se às 23h40min com um **iceberg**, distante 700 a 900 quilômetros da Terra Nova. Navio de 271 metros de comprimento e de 43 mil toneladas, verdadeira pérola do oceano, levou para uma profundidade de 3.800 metros em seus cofres inúmeros diamantes de Amsterdã no valor de 250 milhões de dólares. Dos dois mil viajantes pereceram cerca de mil e quinhentos. Em julho de 1986 foram detectados seus destroços por uma equipe de cientistas dirigida pelo Prof. Robert Ballard. Com o auxílio de pequeno "robot", o **JASON**, e de um submarino de bolso, o **ALVIM**, retiraram um dos cofres, mas contendo apenas cédulas italianas e americanas já deterioradas. Em novembro de 1987 a mesma comissão servindo-se de submarino de bolso, o **NAUTILUS**, filmou-lhe o casco. Foram resgatadas algumas peças, inclusive um cofre, tamanho 50x70cm, que se achava fora do navio.[1]

Outro naufrágio, porém de menor importância, sucedeu com o paquete espanhol **SANTA ISABEL** na noite de 6 de janeiro de 1921, nas proximidades da ilha Savora, na costa de Villa García. Morreram

214 passageiros.

Curiosa é a história do **UBERABA**, de 3.621 toneladas, pertencente à sociedade anônima **Lloyd Brasileiro**. Seu nome primitivo era **HENRY WOERMANN**. Saiu de Nova York em 6 de março de 1921, sob o comando do Capitão Pedro Veloso da Silveira, com 34 tripulantes, inclusive os telegrafistas Padilha e Orizim, e cerca de trezentos passageiros. O fato é que este paquete estava marcado pelo destino adverso. Antes de chegar aos Estados Unidos um americano suicidou-se cortando o pescoço à navalha. No porto de Nova York, momentos antes da viagem de 6 de março (regresso ao Brasil) um marujo que trabalhava no alto do navio, azeitando uma engrenagem, caiu no mar e morreu. Já perto de Barbados uma senhora faleceu. Barbados foi sua primeira escala, e Belém do Pará a segunda, com chegada no dia 20.

Deixado Belém o **UBERABA** ganhou o litoral maranhense. Na madrugada de 25, pelas duas e meia horas, ele foi sacudido por três batidas sucessivas. Apagaram-se as luzes. Começou a fazer água. Os passageiros aparentemente calmos trataram de salvar-se nas baleeiras. Transmitido o **S.O.S.**, este não foi escutado pelo paquete **ACRE** que ia à frente umas vinte milhas porque os telegrafistas dormiam na ocasião. Entretanto, o **JUSTIM**, navio de 7.910 toneladas da **Booth Line**, comandado por H. A. Arrowsmith, com 50 tripulantes, prestou socorro.

Verificou mais tarde o Eng. naval italiano Mário Schauca que o **UBERABA** estava sobre três cabeços que formam os arrecifes de "Manuel Luís", com rombo no porão nº 3. Perdido, irremediavelmente. Disseram os comandantes dos navios **MERCURY** e **BRAGANÇA** que o sinistro verificou-se porque o Farol da ilha de S. João estava apagado.

Ainda em 1921 e a 1º de abril o paquete **USS GOVERNOR** quando navegada no estreito de Juan de Fuca, entre Washington e a ilha de Vancouver, foi de encontro com o **USS WEST HARTLAND**. Dez pessoas perderam a vida. Seus destroços vêm despertando interesse desde quando a firma **Martime Ventures** resolveu recuperar-lhe um tesouro. Em 1987 uma equipe da **Can-Dive**, de Seatle, em Washington, com apetrechos de mergulho e de um Sino para suprimento de ar desceu até a profundidade de setenta e três metros. Calcula-se que se encontram no cofre forte 1,5 milhões em dinheiro e jóias.

Mais recentemente, na noite de 8 de dezembro de 1934 o paquete **MORRO CASTLE** navegando de Havana para Nova York enfrentou às 3h00 da madrugada violento temporal. Um raio atingiu-lhe o convés sob a cabine do radiotelegrafista incendiando-o. Daí a minutos

o fogo alastrou-se, transformando-se tudo numa fogueira, de modo que ninguém podia sair dos camarotes, e as outras pessoas que se encontravam fora corriam pelos conveses completamente alucinadas, algumas delas lançando-se ao mar.

Sorte que o **S.O.S.** do **CASTLE** foi captado por um rádio da **Marine Corporation** de Nova York. Mobilizada a Guarda-Costeira, inclusive a de Nova Jersey, e mais o auxílio de cinco navios das imediações, foram recolhidas algumas vítimas. O calor era tão intenso que o primeiro barco a chegar, o **ANDREA S. LUCKNEBARCK**, às 6h30min teve de manter-se distante meia milha do navio sinistrado. Quem não morreu queimado, morreu afogado.

Na noite de 22 de dezembro de 1952 o transatlântico francês **CHAMPOLLION** tendo sido jogado contra os arrecifes que demoram perto do porto de Beirute partiu-se em dois. Das trezentas e uma pessoas entre tripulantes e passageiros somente dezesseis conseguiram chegar à terra.

O luxuoso **ANDREA DORIA**, transatlântico italiano, encontrava-se a oitenta quilômetros ao sul do Farol de Nantuchet, no Atlântico Norte, quando de repente, às 15h00 de 26 de julho de 1956, foi envolvido por um nevoeiro. Nesse instante surgiu o paquete sueco **STOCKOBS**, chocando-se ambos de maneira imprevista. Morreram trinta e quatro passageiros do navio italiano.

Em 20 de dezembro de 1987 o navio **DONA PAZ** de 2.215 toneladas havia deixado o porto de Tacloban. Nas alturas da ilha Minodro chocou-se com o petroleiro **VICTOR** de 629 toneladas, afundando-se ambos. Das mil e seiscentas pessoas que neles viajavam salvaram-se apenas vinte e seis. Foi o mais impressionante sinistro, tal o elevado número de vítimas.

* * *

Um dos capítulos mais comoventes da história de naufrágios diz respeito ao transatlântico italiano **PRINCIPESSA MAFALDA** no ano de 1927. Construído em 1907 nos estaleiros de Riva, próprio para navegar 22 milhas horárias, trazia, entretanto, um defeito de estrutura. Por isso, deram-lhe o apelido de "O Dançarino".

Deixou Gênova com destino ao Brasil e Argentina em 1927, tendo a bordo 1.248 passageiros, oitocentos dos quais, emigrantes italianos, na maioria napolitanos. Estava segurado em cerca de 81.000 esterlinos no **London Marine Insurance Macket Rich**, e a carga, por sua vez, em diversas companhias londrinas.

Adernando desde a partida em Gênova, numa marcha vagarosa,

dir-se-ia torciolante, com repentinas paradas para conserto nas máquinas, com o frigorífico sem funcionar, o navio vinha já causando receio. Alguns passageiros procuraram o Comandante Simoni Guli, homem de natureza calma, queixando-se do comportamento do **PRINCIPESSA MAFALDA**. Simoni explicou-lhes que não havia perigo. Tratava-se de mal acomodamento da carga.

Em Barcelona, novos reparos. Zarpou no dia 24. Em Cabo Verde fez escala. O chefe-de-máquinas disse a Simoni que o navio não estava em condições de navegar. Levado o fato ao conhecimento da **Companhia de Navegação** italiana, esta mandou prosseguir a viagem.

E assim, cambaleante, o **MAFALDA** lançou-se à travessia atlântica.

Um passageiro argentino de 23 anos de idade prognosticou:

– Jamais chegaremos à América!

Em águas territoriais brasileiras aumentaram as reclamações. Um médico, Cherubini, mostrou suas suspeitas ao Comandante. Havia perigo. Simoni irritou-se, dizendo que estava tudo em ordem. Como o outro insistia, com a certeza de que haveria naufrágio, Simoni passou-lhe o troco, trancando-o no camarote.

Na tarde de 26 de outubro, a oitenta quilômetros dos **Abrolhos** no Estado da Bahia, jantavam os passageiros. Entre os alegres comensais, além do Comandante Guli, destacavam-se: o Prof. Conrado Gini, Presidente do **Instituto Central** de Roma, o Comandante Antônio Muller dos Reis, ex-Diretor do **Lloyd Brasileiro**, o Agente consular da Itália em Ponta Grossa, no Paraná, e um filho do Conde Matarazzo, de nome Francisco. Exceto Simoni Guli, todos se salvariam do sinistro. Francisco, por exemplo, veio a herdar o título do pai. Na qualidade de 2º Conde Matarazzo faleceu em S. Paulo em 1977 aos setenta e seis anos de idade.

Às 16h30min, quando os comensais distraíam-se ouvindo a valsa **Ramona** de Weimar[2], o **MAFALDA** foi sacudido por um impacto, à maneira de grande explosão, contaria mais tarde o Comissário Carlos Songobardi. Batida num rochedo? Era impossível uma explicação lógica. Sobreveio imediatamente o pânico. Num minuto os conveses se encheram de gente correndo a torto e a direito, aos encontrões.

O Comandante mandou diminuir a pressão das caldeiras. Em seguida apagou-se a fornalha. Nesse interim os marinheiros descobriram um rombo na pôpa: quebrara-se o eixo das hélices! As paredes laterais do subcasco cederam ao impacto das águas.

O primeiro **S.O.S.** foi captado pelo navio francês **VOLTAIRE** e

este passou a expedir pedidos de socorro aos navios porventura nas imediações. Às 19h00 o cargueiro **ANGO**, procedente da Europa, radiografou dizendo que um outro navio francês tendo pernoitado em Simarrão recebera os sinais do **MAFALDA**. Às 17h00 o navio **FORMOSE**, também francês, captara um **S.O.S.** dando as coordenadas. O Comandante respondera dez minutos depois, avisando que dentro de três horas estaria no local do sinistro. Dissera-lhe o radiotelegrafista do **MAFALDA**:

– Sim. Vinde em nosso socorro, pois temos a bordo muitos passageiros.

Segundo a imprensa da época o transatlântico italiano estava em **16°58'L.S.**, por **37°51'L.O.**, **16°19'1"S**, e **37°51'40"O**.

O Comandante Guli porque à espera do socorro prometido pelo **FORMOSE** demorou os preparativos de salvamento, contribuindo assim para que aumentasse o desespero geral. O telegrafista lançou seu último sinal – a eletricidade estava no fim. Veio o silêncio. Na 3ª Classe os passageiros munidos de fachos terminaram invadindo a 1ª Classe e, sob a indiferença dos tripulantes, saqueavam os camarotes.

Com a chegada do **FORMOSE** às 20h00, e também do **MOSELA**, outro navio francês, e do paquete inglês **EMPIRE STAR**, e mais o holandês **ALHENA**, a situação piorou. Passageiros, desesperados, lançavam-se ao mar já coalhado de tubarões.

Às 20h40min o **MAFALDA** estava irremediavelmente perdido. Ao soar de três apitos – **Salve-se quem puder!**, uma onda humana precipitou-se sobre os escaleres presos nos turcos. Tripulantes enfurecidos agrediam as mulheres, ferindo-as a canivete ou batendo com os remos, cada qual disputando um lugar. O imediato, ao contrário do Comissário, primeiro a lançar-se ao mar, gritava, de lanterna em punho:

– Salvem-se, que eu morrerei salvando-os!

Focalizem-se agora de **per si** os acontecimentos mais trágicos:

1. O passageiro Walter Borges, comerciante no Rio de Janeiro, mantinha-se com sua mulher na prôa, ambos munidos de "salva-vidas". Vendo o navio afundando-se pegou a companheira e colocou-a às suas costas dizendo que ia saltar. Ela, desesperada e em pranto teimava em ficar a bordo. Mas, ao soar os três apitos ele empurrou-a para o mar e saltou em seguida. Submergiram e emergiram. Quase foram atingidos pelo cano da chaminé que caía. Ele criou coragem e nadou com a mulher em direção ao **FORMOSE** cujas luzes eram vistas de longe. Nesse ínterim, a três metros deles um tubarão abocanhou o náufrago mais próximo. Afinal, foram recolhidos por um escaler.

2. Mário Peroni, passageiro, estava às 18h00 com sua mulher na pôpa. Ela pediu-lhe para apanhar no camarote uma valise. Ele obedeceu, mas na volta soube que a mulher havia embarcado num escaler. Começou então a correr de um lado para outro, cantando, com o fito de manter-se calmo. Ao ver que o **MAFALDA** virava do lado esquerdo, submergindo-se até a parte central, com a prôa toda levantada, e sem poder manter-se de pé, agarrou-se ao **paletot** de outro passageiro. De repente, porém, uma onda gigantesca arrastou-o para o mar. Agarrando-se a um "salva-vida" abandonado boiou meia hora, sendo afinal socorrido por um escaler do **EMPIRE STAR.** Neste navio encontrou sua mulher sã e salva.

3. George Granard, que testemunhara os da 3ª Classe saqueando os camarotes da 1ª Classe, viu a família Mário Barbosa, de S. Paulo, marido, mulher e um filho, uns agarrados aos outros no convés. Atirou-se às ondas e sentiu-se agarrado por uma das pernas: era um rapazinho pedindo socorro. Nadaram juntos até serem recolhidos por um escaler do **FORMOSE.** Supôs Granard que aquela família paulista em grande lamentação pereceu.

4. O aviador italiano Ernesto Alvano fez tudo para salvar seu **brevet** e ainda auxiliou a muitos passageiros no salvamento.

5. De grande bravura foi o tripulante cujo nome não ficou registrado: salvou Modesta Bartoloni, mulher do comerciante italiano Amos Bartoloni residente no Rio de Janeiro, e seus três filhos. Com energia invulgar ele ia subjugando os que lhe interceptavam o caminho. Reuniu Modesta, uma sua irmã, e os filhos menores, amarrando-os a um remo. Isto feito, desceu-o pelo costado do navio até um escaler. O herói desconhecido conseguiu salvar-se no **MOSELA.**

6. O italiano Affonso Jayme vendo sua companheira cair n'água com o filho de oito meses suicidou-se com um tiro na cabeça. A mulher, entretanto, e o filho, salvaram-se.

7. Carlos Bardi, homem resoluto, lançou-se ao mar levando consigo um filho de dois anos. Salvou-se no **FORMOSE.**

8. Outro italiano munido de "salva-vida" nadava com sua mulher e dois filhos quando de repente uma onda os separou. Afogaram-se ela e as crianças.

9. Contaram os irmãos Bacarini que a tripulação atrapalhou muito os salvamentos. Uma moça enlouquecera, tirando todas as roupas do corpo.

10. David Camponico, alto comerciante em Buenos Aires convidou seu amigo Polares, comerciante em Milão, a jogar-se n'água. Disse-lhe:

– Você é bom nadador. Pode salvar-se.

Polaro alegando preferir uma bala na cabeça, sacou da pistola e atirou no ouvido.

11. Patética a atitude da senhora Queirosa, argentina de grande fortuna. Nos primeiros instantes do sinistro, julgando-se perdida fez seu testamento a lápis num caderno de notas: "Perdi a minha família, meu marido e meus filhos; só me resta morrer, peço que transmitam a ela minhas despedidas e mais o que me pertence". Dona Queirosa foi recolhida pelo **FORMOSE**...

12. Eugênia Rauzini, com o filho Romeu Basílio Rauzini, não teve coragem de deixar o navio. Mas Basílio compreendendo o perigo de permanecer a bordo empurrou-a para o mar e saltou em seguida. Devido a escuridão perdeu-a de vista. Recolhido pelo **EMPIRE STAR**, foi transferido para o **FORMOSE**, onde encontrou sua mãe!

13. Uma baleeira ocupada por mulheres ao ser descida pelo costado do navio teve um dos turcos afrouxado e ficou perigosamente inclinada. Um tripulante tentou consertar o turco mas ficou com a mão presa. Um seu companheiro não hesitou: cortou-lhe o punho com uma machadinha. Urrando de dor o infeliz caiu no mar e foi tragado por um tubarão depois de lutar com ele. Nesse instante a baleeira adernou e as mulheres foram despejadas, sendo logo atacadas pelos peixes.

14. Maria Trucano, de 23 anos, conseguiu salvar quatro meninos, filhos de um passageiro da 3ª Classe.

15. A italiana Pascoalina Ratto foi recolhida por um escaler. Tinha nos braços uma filha de oito meses. Repentinamente uma onda empurrou-a para o fundo do barco. Perdeu os sentidos. Ao recobrar-se soube que a criança desaparecera. Quis suicidar-se, mas foi impedida. Enlouqueceu.

16. Mattioti Grancesco, da 3ª Classe, destinava-se a Buenos Aires. Salvou sua mulher e seis filhos, momento justo em que um tubarão cortava ao meio um náufrago a seu lado.

17. Elena Cirino, brasileira, viúva, filha de italianos, salvou-se nadando hora e meia até o **FORMOSE**.

18. Cippilia Nunzia, de 17 anos, estava numa baleeira com lotação completa. Súbito, surgiu das ondas uma mulher abraçada a uma criança. Cippilia com a maior naturalidade cedeu-lhe seu lugar e saiu a nadar procurando outro barco.

19. Juan Rivera, espanhol, nadava desesperadamente. Aproximou-se de uma baleeira lotada mas não pode embarcar porque um marinheiro ameaçava-o com um punhal.

20. Um médico deixou sua baleeira e foi retirar o dinheiro deixa-

do no camarote. Morreu.

21. O agente consular de Ponta Grossa conseguiu salvar-se numa prancha.

* * *

Disse o Comandante do **AVELONE**, Ricard Verson, que ao receber o **S.O.S.** do **MAFALDA** dirigiu-se para o local do sinistro e viu num raio de três mil metros muitos botes e jangadas flutuando e oito tubarões em volta deles, bem perceptíveis à luz dos holofotes.

De madrugada o navio **ROSSELTE** deu uma busca, fazendo o mesmo o navio **PERA**, o qual colheu dois passageiros. O holandês **ALHENA** depois de sua última ronda com escaleres fez reunir a oficialidade e os oficiais do **MAFALDA**. Queria o Comandante saber se convinha prosseguir sua viagem. Porém, antes de realizá-la procurou mais uma vez possíveis náufragos. O **ALHENA**, chegado ao Rio de Janeiro depois da meia-noite, tinha a bordo 531 náufragos, sendo 4 oficiais e 145 tripulantes, 10 passageiros de 1ª Classe, 27 de 2ª e 345 de 3ª Classe. O Comandante recebeu homenagem das colônias italiana e holandesa com oferta de um relógio de ouro pelos seus compatrícios, além duma medalha, também de ouro, com dedicatória de italianos. Outros navios fizeram desembarques em vários portos, inclusive em Salvador.

Conforme o noticiário prestado pela agência de **Navigazzione Generale** morreram 410 pessoas e foram salvas 955:

MORTOS:

Passageiros de 1ª Classe	27
Passageiros de 2ª Classe	37
Passageiros de 3ª Classe	204
Oficiais	11
Tripulantes	231
Total:	510

SALVOS:

Passageiros de 1ª Classe	25
Passageiros de 2ª Classe	55
Passageiros de 3ª Classe	633
Oficiais	11
Tripulantes	231
Total:	955

Os cômputos de pessoas salvas e mortas devem ser de estimati-

va. Dizia-se que o **MAFALDA** trazia 1.241 pessoas, o que difere do total aqui registrado – 1.465.

Do lamentável sinistro ficou um mistério: e o Comandante Simoni Guli? Dizia-se que ele cometera o suicídio. Outros acreditavam que ele cumprira seu dever até o fim, tendo afundado com o navio. Houve quem dissesse que ouvira um tiro de pistola na torre de comando e, no mesmo instante Guli lançava-se ao mar. Alguém afirmou que o Comandante, o radiotelegrafista e o chefe-de-máquinas permaneceram na torre dirigindo o salvamento e depois lançara-se ao mar. Não faltou outro que afirmasse: os três praticaram o suicídio! Um náufrago afirmou: viu Guli retirar o quepe da cabeça e mergulhar nas ondas...

Contra essas invencionices há o depoimento do Comissário do **MAFALDA**: viu Guli, garantindo que ele estava desarmado. Além disso, o Comandante do **MOSELA** em suas declarações deixou claro que Simoni Guli permaneceu no passadiço até o momento do transatlântico ser tragado pelo mar.

Refletindo bem, os tiros de pistola ouvidos a bordo foram disparados pelos italianos Affonso Jayme e Polaro, únicos a praticarem autocídio.

O naufrágio do **PRINCIPESSA MAFALDA** teve repercussão semelhante ao do transatlântico **TITANIC.** Grande pesar em S. Paulo. Luto nas repartições públicas. Em Santos todos os navios hastearam bandeiras em funeral. No Senado foi aprovado um voto de condolência apresentado pelo Senador Vespúcio de Abreu. Benito Mussolini mostrou-se muitíssimo impressionado ante o elevado número de mortos. Navios da Marinha brasileira estiveram no local do sinistro examinando os destroços. Homenagens às vítimas foram realizadas pelos navios **MEDUANA** e **DUCA DUDINE.** O Comandante do **MEDUANA** tendo reunido no convés os passageiros e os tripulantes hasteou a bandeira do seu país e a da Itália, lançando no sítio do naufrágio porções de flores. Ao **DUCA DUDINE** coube o mister de ofertar uma coroa. Nada mais havia sobre as ondas que dissesse respeito a uma tragédia. Paz e silêncio.

Em Fortaleza a colônia italiana fez celebrar, às 7h00, na igreja do **Sagrado Coração de Jesus** solenes exéquias com belíssimo catafalco. A missa, oficializada por Frei Bernardini, Frei Silvério e Frei Mansueto contou com a presença de autoridades civis e militares, do agente consular Domenico Muratori e do Dr. Jonas Miranda, representante do Governador do Estado.

Calcula-se que o **PRINCIPESSA MAFALDA** repousa em profundidade de 250 metros.